the two Prime Ministers and whether the Primi Minister WDiild take up the matter with his Pakistani counterpart?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI K. NATWAR SINGH): (a) Government are aware of the Pakistan Foreign Minister's remarks and consider that the apprehensions expressed by him are totally unfounded.

(b) During the prime Minister's visit to Pakistan it was agreed that both sides would maintain a close dialogue for the resolution of all differences and to promote the normalisation process. We intend to pursue this dialogue.

Inclusion of States in Border Area Development Programme

* 117. PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE : Will the Minister of HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT be pleased to state :

(a) whether the States of West Bengal, Assam, Tripura, Meghalaya, Nagaland, Manipur, Mizoram and Arunachal Pradesh have been included in Border Area Development Programme ;

(b) if not, what are the reasons therefor ; and

(c) whether Government propose to cover these States under the Border Area Development Programme in future?

THE MINISTER OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRI P. SHIV SHANKER) :
(a) No, Sir.

(b) and (c) The Government has, for the present, confined the Programme only to the Western sector because of certain constraints.

दिल्ली परिवहन निगम को हुआ घाटा

*118. श्री सत्य प्रकाश मालवीय: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली परिवहन निगम को अब तक कुल कितना घाटा हुआ है ;

(ख) घाटा होने के क्या कारण हैं ; और

(ग) ऐसे घाटों को समाप्त करने तथा निगम को लाभ पर चलाने के क्या-क्या कदम उठाने/उपाय करने के सुझाव हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) दिल्ली परिवहन निगम को अपने प्रचालनों से हुए घाटों के वर्षवार ब्यौरे निम्नलिखित हैं :-

(करोड़ रु०)

वर्ष	कार्य संचालन घाटा	मूल्य ह्रास	सरकारी ऋणों पर ब्याज
1	2	3	4
निगम पूर्व देयता अवधि . .	3.78	5.88	4.57
दि० प० नि० की अवधि			
3-11-1971 से 31-3-1972 . .	0.56	0.44	0.63
1972-73	2.12	1.20	2.03
1973-74	2.51	1.39	2.34

1	2	3	4
1974-75	5.81	1.72	3.44
1975-76	4.41	2.67	5.35
1976-77	0.59	3.34	6.46
1977-78	5.81	3.41	6.96
1978-79	7.81	1.49	8.18
1979-80	4.44	3.58	9.69
1980-81	12.70	4.01	27.94
1981-82	19.39	5.56	23.98
1982-83	31.88	7.53	34.07
1983-84	45.95	8.69	46.48
1984-85	66.83	10.22	63.74
1985-86	77.73	10.86	88.33
1-4-1986 को (पूंजी पुनर्गठन के बाद) . . .	15.04	73.01	..
1986-87	38.63	11.70	11.94
1987-88	45.96	11.96	20.96

(ख) मुख्यत: अलाभकर भाड़ा ढांचा और श्रमिक तथा अन्य निवेशों की बढ़ती लागत के कारण दिल्ली परिवहन निगम को घाटा हो रहा है।

(ग) राजस्व संग्रह बढ़ाने और कार्य-चालन घाटों को कम करने की दृष्टि से अनवरत आधार पर उत्पादकता बढ़ाने, प्रति यूनिट लागत घटाने, मितव्ययिता उपाय लागू करने तथा लीकेज रोकने के उपाय किए जाते हैं। दिल्ली परिवहन निगम के कार्य निष्पादन में सुधार लाने के लिए रूटों को युक्तिसंगत बनाने तथा इसके भाड़ा ढांचे को युक्तिसंगत बनाने जैसे अन्य उपायों पर विचार किया जा रहा है।

Air accidents of Boeing-747

*119. SHRI M.S. GURUPADASWAMY : Will the Minister of CIVrL AVIATION AND TOURISM be pleased to state :

(a) whether Government have taken note of recent air accident of Boeing-747 Jumbo Jetliners in India and abroad ;

(b) what are the details of the Boeing-747 belonging to Indian Airlines and Air India which crashed/failed during the last five years (1984—1988);